

CURIOSITES EN VALLEE D'ASPE

Elle s'étire d'Oloron (221 m d'altitude) au col du Somport (1632 m). Elle se présente comme une suite de défilés étroits, sombres, sauvages et d'évasements comme la dépression de Bedous, creusée dans les terrains plus tendres, fertiles et ensoleillés. Elle commence réellement au défilé d'Escot entre les chaînons du Trône du Roi (1242 m) et du Roumendarès. (1646 m). L'amphithéâtre d'Accous est fermé au sud par la redoutable barrière du pic Permayou. (2371 m) et dominé par le pic d'Anie (2504 m) qui abrite le cirque de Lescun. Après les défilés d'Etsaut et Borce, le paysage devient de plus en plus ouvert pour s'épanouir à Peyranère et s'ouvrir dans la roche rouge du Somport.

Grande voie de communication, modernisée par les romains et depuis toujours empruntée par les pèlerins de St Jacques, elle propose deux particularités : le tunnel hélicoïdal et le fort du Portalet.

La voie ferrée Oloron - Canfranc commencée en 1908, a été inaugurée en 1928. L'une des plus belles réalisations de cette ligne, c'est le viaduc d'Escot qui franchit le gave et la route par une grande arche de 56 m. C'est par ses dimensions la deuxième arche de pierre d'une seule volée en France. Le tronçon Bedous - Canfranc avec la rigidité des rampes. (43 mm / mètre), et des courbes très serrées, est une véritable prouesse : 16 tunnels. 3 ponts métalliques, 1 viaduc pour 29 km de voie

Après URDOS, la rampe s'accroît pour gagner de la hauteur et loger le tunnel international dans la partie la moins épaisse de la montagne, les ingénieurs ont fait construire un tunnel hélicoïdal. Ce système à spirale permet, sur 1 783 m, de gagner plus de 60 m d'altitude. C'est le plus long des 7 ou 8 existant en Europe.

La pente, dans le tunnel, est de 34 mm par mètre. Il est constitué de 2 courbes reliées par une ligne droite de 300 m, afin de corriger les quelques centimètres d'écart entre le chantier du haut et celui du bas. Le rayon de la partie haute est de 270 m, celui de la partie basse, de 300 m. Un caniveau court tout le long du tunnel pour récupérer les eaux d'infiltrations. On trouve de petites niches en alternance gauche - droite tous les 50 m plus 2 grandes niches à la fin du premier et du deuxième tiers

L'écartement des voies, comme partout en France est de 1465 m (cela correspond à l'écartement des roues du carrosse de la reine d'Angleterre). En Espagne, cet écartement est de 1,487 mètres !!... La largeur du tunnel est de 5,60 m, sa hauteur de 6 m. (Celle du tunnel sous la Manche est de 7.50 m est construit en pierre de taille, sauf par endroits, en ciment, lorsque la roche est trop friable. Il fallait 2 locomotives pour tirer les wagons, dans le tunnel, en hiver. Il est le résultat, pour l'époque, d'une haute technologie et de l'intelligence de grands ingénieurs.

Parti d'Oloron à 221 m d'altitude, nous arrivons aux Forges d'Abel (1067 m), pour voir l'entrée du dernier ouvrage : le tunnel international, long de 8 km, qui amenait les voyageurs à Canfranc. Cette ligne a fonctionné jusqu'en 1977 et abandonnée à la végétation et aux dépravações, depuis. Tous les ouvrages ont été réalisés en pierre de taille et se distinguent par une solidité de construction alliée à une sobre élégance. Je ne rentrerai pas dans la polémique pour savoir s'ils peuvent tous supporter ou permettre le passage de ferroutage, (trains chargés de camions), les avis étant très partagés.

Le « Portalet » (petit portail), était un poste de péage, créé par une charte de Gaston IV de FOIX, datée du 24 juin 1471, en contrepartie d'un droit de douane imposé par le roi d'Aragon. Jean II. L'argent ainsi recueilli devait servir à l'entretien des murailles et chemins.

Ce poste qui a été fortifié par la suite était situé à 100 mètres en aval du fort actuel.. Il barrait la route cernée d'un côté par une haute falaise et de l'autre par le ravin du gave. Nul ne pouvait franchir ce passage sans passer par le Portalet. Les portes étaient si étroites que les « charrois » ne pouvaient l'emprunter. Cette gêne à la circulation justifiera son abandon en 1854. Il ne reste plus qu'une ruine côté gave et toujours visible.

Le nouveau fort du Portalet se trouve donc 100 mètres en amont, sur la falaise rocheuse dominant le confluent des Gaves d'Aspe et de Sescoué.

Malgré la volonté de rapprochement franco-espagnole, la monarchie de Juillet craignait une invasion ibérique. La route du Somport demeurait un axe praticable pour une telle possibilité. Le 22 juillet 1842, l'ordonnance royale de Louis Philippe autorise la construction d'un fort pour accueillir des militaires et fermer éventuellement la route. C'est le cite des gorges de Sescoué qui est retenu et la construction s'étalera de 1845 à 1860. Elle comprend :

- les fortifications : une grande ravine côtés nord-est et sud, défendue par un fortin, un mur crénelé au nord, une galerie crénelée creusée dans le roc au dessus du Gave pour contrôler la route et une galerie sud pour abriter une batterie couvrant le vallon d'Urdo.

- Les bâtiments : après la porte d'entrée, on trouve un corps de garde et une mansarde pour le télégraphe ; la place d'arme et le bâtiment des approvisionnements. La caserne est construite sous la place d'armes sur deux niveaux inférieurs. Le pavillon des officiers est également construit sur deux étages. On trouve aussi une chapelle et un magasin d'armes pouvant contenir 10 000 kg de poudre et les munitions pour 10 bouches à feu (canons et obusiers), et l'ensemble a une capacité de 400 hommes pouvant résister 7 jours à une attaque. C'est un détachement du 18^{ème} régiment de Pau qui s'y installera. Il quittera la place en 1914 pour rejoindre le front terminant ainsi la carrière militaire du Fort.

De 1925 à 1939, le fort servira de colonie de vacances puis de 1941 à 1943, de prison politique. En 1966 il sera vendu à Madame Fraiman qui le laissera à l'abandon.

En 1999 il a été racheté par la communauté des communes de la vallée d'Aspe, qui a entrepris sa restauration. (voir [site officiel du Fort](#))

Plusieurs hommes politiques ont été emprisonnés au fort :

- Léon Blum, grande figure du socialisme, Édouard Daladier, député radical de gauche et le général Gamelin, n'y resteront que 6 semaines

- Georges Mandel, député et proche collaborateur de Clemenceau et Paul Raynaud, républicain de droite et ancien président du Conseil, y resteront jusqu'à l'invasion de la zone libre par les allemands en 1942.

Tous étaient opposés au gouvernement de VICHY et ont été déportés en Allemagne par la suite.

Jusqu'au 26 août 1944 le fort a été occupé par les allemands puis, par les F.F.I.

Le Maréchal PÉTAIN a été détenu au Portalet du 15 août 1945 au 13 novembre 1945. Il était installé dans une chambre au confort spartiate : un lit militaire en fer, 2 chaises, une petite table, un lavabo, les wc à l'extérieur. Il avait 90 ans et devait gravir 50 marches pour voir le soleil. Le curé d'Urdo qui allait le visiter raconte que lors de sa première visite, le maréchal allait se mettre à table. Son repas se composait de 3 pommes de terre et d'une sardine à l'huile: je vous inviterai lui a-t-il dit mais voyez il n'y en a même pas assez pour un.

Le fort a aussi accueilli le soldat Léger, futur St John Perse, grand diplomate et poète français, et le capitaine Alfred de Vigny qui trouva, dans la solitude du lieu l'inspiration à quelques unes de ces plus belles pages sur les Pyrénées :

« L'eau est lumineuse, la lumière mouillée, au fond le Gave, forêts et monts immenses au-dessus. Rien qu'une herbe courte et rase et quelques bruyères, cela fait pourtant une gigantesque housse de verdure qui couvre les monts.

Les Pyrénées, plus onduleuses plus sveltes plus délicates que les Alpes sont alanguies et somnolentes. Elles ont l'air de rêver au soleil comme les races du midi...

Ô Montagne d'azur. Ô pays adoré !... Sources, gaves, ruisseaux, torrents des Pyrénées !... C'est là qu'il faut s'asseoir, c'est là qu'il faut entendre les airs lointains d'un cor mélancolique et tendre. La cascade unit dans une chute immense son éternelle plainte au chant de la romance ».

Avec le tourisme vert, le pastoralisme (ovin, bovin, équin), les valléens tentent de sauvegarder leur authenticité ancestrale (ce qui n'exclue pas un certain modernisme). Elle est mise à mal, voire menacée par la circulation internationale de plus en plus dense et donc de plus en plus perturbatrice. Ils ne doivent rien renier mais seulement trouver le juste équilibre...

G. ESTECAHANDY